TOURING

ORGAN POLSKIEGO TOURING KLUBU

1937

LUTY

2

ŁAZIENKI W ŚNIEGU



cena 50 gr.

Touring

miesięcznik

Organ Polskiego Touring Klubu

WARSZAWA LUTY 1937 ROK 2 (XII) Nr. 2

Krok naprzód — w milowym etapie

Zainteresowanie zagadnieniami motoryzacyjnymi stale rośnie w opinii publicznej. Dowodzą tego zarówno liczne arykuły w prasie codziennej i czasopismach, jak i ostatnie wystąpienia w sejmie i w senacie, gdzie wielu członków naszego parlamentu kilkakrotnie zabierało głos, ubolewając nad naszą klęską motoryzacyjną.

Zainteresowanie to jest zupełnie zrozumiałe. W zespole bowiem współczesnych środków, decydujących o rozwoju i dobrobycie społeczeństwa oraz jego obronności, coraz większą rolę odgrywa motoryzacja. Przede wszystkim wysuwają się pytania: *jaki jest wynik r. 1936 w dziedzinie zaopatrywania kraju w pojazdy mechaniczne i jakie są horoskopy na r. 1937?*

Aby dokładnie na to odpowiedzieć, sądzę, że najwłaściwszą rzeczą będzie sięgnąć do cyfr. Z góry jednak trzeba zaznaczyć, że nasza statystyka, o ile chodzi o pojazdy mechaniczne, poważnie szwankuje, jest niedokładna, a przy tym zawsze mocno spóźniona. Dane oficjalne co do ilości kursujących w kraju pojazdów mechanicznych są zasadniczo ogłaszane co pół roku, a w najlepszym razie co kwartał z miesięcznym, albo i dłuższym opóźnieniem. Przy tym statystyka polska podaje tylko cyfry ogólne, bez wyszczególnienia ilości nowo zarejestrowanych pojazdów mechanicznych, ilości wycofanych z obiegu wozów i t.p. Ten brak dokładnych danych powoduje, że w publicystyce panuje dość duża rozbieżność w ocenie wyników roku ubiegłego.

Nasza statystyka motoryzacyjna jest antytezą statystyki innych krajów, a zwłaszcza *Niemiec*, gdzie pomimo olbrzymiego ruchu pojazdów mechanicznych, wyrażających się w miesięcznym przyroście przeszło 25 tys. nowych wozów, już w pierwszej dekadzie każdego miesiąca są ogłaszane dokładne dane o ilości pojazdów mechanicznych w miesiącu ubiegłym. I tak n. p. statystykę motoryzacji Rzeszy za cały r. 1936 ogłoszono już w dniu 9 stycznia b. r.

U nas statystykę pojazdów mechanicznych za rok ubiegły podaje nr. 25 Monitora Polskiego z dnia 1 lutego b. r. Według wykazu Ministerstwa Komunikacji, znajdowało się w kraju na dzień 1 stycznia 1937 r. ogółem — *27.426 samochodów*, w tym samochodów osobowych (prywatnych i urzędowych, ale bez wojskowych) — 15,885, dorożek samochodowych — 4.453, autobusów 1.543, samochodów ciężarowych 5.545. Poza tym mieliśmy 8.898 motocykli i 1.144 innych pojazdów mechanicznych, jak cysterny, samochody pożarnicze, traktory itp. Ogółem było zarejestrowanych w Polsce na koniec roku ubiegłego — *37.468 pojazdów mechanicznych.* Natomiast rok temu, t.j. na dzień 1 stycznia 1936 r. było zarejestrow. w Polsce *24.659 samochodów*, w czym 13.862 samochody osobowe, 4.298 dorożek samochodowych, 1.499 autobusów i 5.000 samochodów ciężarowych. Poza tym mieliśmy rok temu 8.395 motocykli i 1.075 innych pojazdów mechanicznych. Ogółem było w końcu 1935 r. zarejestrowanych w Polsce *34.129 pojazdów mechanicznych.* Wynika z tego, że *w ciągu roku 1936 przybyło w Polsce 3.339 pojazdów mechanicznych*, przy czym samochodów osobowych przybyło 2.023 sztuk, dorożek samochodowych — 155, autobusów — 44, samochodów ciężarowych — 545, motocykli 503, innych pojazdów mechanicznych — 69.

Czy to jest dużo, czy też mało? Nie ulega kwestii, że przyrost pojazdów mechanicznych w Polsce w ciągu r. 1936 jest *śmiesznie mały* i stoi w jaskrawej dysproporcji do tych olbrzymich potrzeb, jakie kraj nasz posiada w dziedzinie motoryzacji. Trzeba przecież pamiętać, że rok ubiegły był okresem dalszego i to bardzo silnego rozwoju motoryzacji w całym szeregu państw europejskich, mimo, iż wszędzie za granicą nasycenie rynku pojazdami mechanicznymi jest już bardzo duże. I tak n. p. *w Niemczech przybyło w ciągu r. 1936 ogółem 456.818 nowych pojazdów mechanicznych*, co w stosunku do lat ubiegłych stanowi przyrost rekordowy. W szczególności zareje-

strowano w Niemczech w ciągu roku ubiegłego 213.580 nowych samochodów osobowych, 56.942 nowych samochodów ciężarowych, 2.117 nowych autobusów, 8.881 nowych ciągników i 173.898 nowych motocykli. W ciągu tylko jednego grudnia r. ub. zarejestrowano w Niemczech 29.714 nowych samochodów, czyli więcej, niż Polska wogóle ma zarejestrowanych samochodów osobowych. Jakżeż nędznie, wręcz kompromitująco, wygląda przyrost motoryzacji w Polsce, gdzie przybyło w r. ub. wszystkiego 3.339 pojazdów mechanicznych!

Aby sobie uświadomić całą niedostateczność tego nikłego przyrostu trzeba zwrócić uwagę jeszcze na ten fakt, że *nasz park motoryzacyjny, a zwłaszcza samochodowy, jest w większości przestarzały, zużyty i zniszczony,* czyli posiada pokaźny procent wozów, które już dawno powinny być wycofane z obiegu i zamienione na szmelc.

Tym nie mniej należy stwierdzić, że nawet ten znikomy przyrost pojazdów mechanicznych, jaki nastąpił w roku ubiegłym, ma w warunkach polskiej rzeczywistości specyficzną wymowę i znaczenie. Dowodzi on bowiem, *że w dziedzinie motoryzacji nastąpił przełom, zdecydowany zwrot od systematycznej demotoryzacji ku wprawdzie minimalnej, ale już wyraźnej poprawie.* Można więc powiedzieć, że najgorszy okres mamy już za sobą i że nareszcie znaleźliśmy się na progu rozwoju motoryzacji Polski. Tak, na progu, bo nasze zaniedbanie i nasze zacofanie w tej dziedzinie jest tak olbrzymie w porównaniu z potężnym rozwojem motoryzacji na całym świecie, że musimy się zdobyć na niezwykły wysiłek, aby nie dopuścić do dalszego pogłębiania się przepaści, jaka się wytworzyła między stanem motoryzacji Polski i innych krajów.

Czemu można przypisać zahamowanie procesu demotoryzacji Polski w roku ubiegłym? Nie ulega kwestii, że zawdzięczać to należy *politycę motoryzacyjnej rządu,* który w roku ubiegłym nareszcie przeszedł od pięknych słów i szumnych obietnic do konkretnych czynów, czego wyrazem było wydanie szeregu dekretów, rozporządzeń, zarządzeń i okólników, popierających motoryzację.

Wśród ważniejszych posunięć rządu o charakterze promotoryzacyjnym trzeba przede wszystkim wymienić *okólnik Ministerstwa Skarbu z dnia 2 kwietnia 1936 r.* Okólnik ten z jednej strony zwrócił uwagę podległym Ministerstwu organom, że fakt nabycia i posiadania samochodu przez podatnika nie może uprawniać władzy skarbowej do wyciągania wniosków o posiadaniu nadmiernego dochodu, a z drugiej zalecił, aby koszt utrzymania samochodów, należących do kupców, przemysłowców, rolników i pewnej kategorii wolnych zawodów (adwokatów, lekarzy), był potrącany z ogólnego dochodu tych osób i nie podlegał opodatkowaniu. W stosunkach polskich, gdzie posiadanie samochodu uważane było przez władze skarbowe najczęściej za luksus, okólnik ten nabiera specjalnego znaczenia. Ale wadą jego jest to, że zezwala na zwalnianie od opodatkowania koszty utrzymania samochodu tylko pewnej kategorii wolnych zawodów, a pomija tak liczną i ważną z punktu widzenia możliwości posiadania samochodu rzeszę, jak *urzędników państwowych i pracowników prywatnych.*

Ważnym postanowieniem rządu był też *dekret Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 7 maja r. ub. o ulgach podatkowych dla nowonabywców samochodów.* Na mocy tego dekretu kwota, wydatkowana na kupno nowego pojazdu mechanicznego do wysokości 12 tys. złotych, jest potrącana z dochodu, podlegającego opodatkowaniu. Błędem jednak tego dekretu jest *ustalenie limitu 12 tys. złotych,* co w praktyce spowodowało liczne nieporozumienia, a częstokroć i nadużycia i było powodem, że Ministerstwo Skarbu musiało wydać szereg zarządzeń wyjaśniających. Ulga bowiem podatkowa, przyznana nowonabywcom pojazdów mechanicznych ustaje, gdy cena nowego wozu przekracza 12 tys. złotych. To jest przyczyną, że nabywcy przy kupnie droższego wozu otrzymują oddzielne rachunki na różne akcesoria, kupując nowy wóz w stanie „gołym". Natomiast byłoby daleko właściwiej, gdyby dekret postanawiał, że w razie kupna droższego wozu, z dochodu, podlegającego opodatkowaniu, potrącana jest tylko kwota do wysokości 12 tys. zł., natomiast pozostała część kwoty wydanej na nowy wóz z ulgi podatkowej nie korzysta. Takie ujęcie nie tylko byłoby znacznie prostsze, lecz i miałoby większe znaczenie z punktu widzenia motoryzacyjnego.

Z posunięć rządu w kierunku poparcia motoryzacji, należy dalej wymienić *dekret Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 31 lipca r. ub. o zmianie podatków od olei mineralnych.* Dekret ten spowodował obniżenie podatków od benzyny o 5 gr., a ponieważ ze swej strony przemysł naftowy obniżył cenę fabryczną też o 5 gr., więc łącznie dało to zniżkę, poczynając od 1 sierpnia r. ub., o 10 gr., t. j. z 68 gr. na 58 gr. za litr benzyny, licząc cenę sprzedażną na stacji pomp. Jasną jest rzeczą, że *przeprowadzona zniżka cen benzyny jest niedostateczna* i nie może wywrzeć żadnego wpływu na stan motoryzacji kraju.

Wymienić wreszcie trzeba *rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 2 lipca r. ub.,* które przyznało dość poważne ulgi w spłacie zaległych podatków od niektórych pojazdów mechanicznych na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego oraz zniżyło opłatę stałą, po-

bieraną na ten Fundusz, od taksówek z 15 zł. do 10 zł. od 100 kg. wagi własnej. Niejako dalszym ciągiem tego posunięcia było *rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 23 listopada r. ub.* które przyznało autobusom, kursującym na obszarze województw wschodnich, zniżkę w wysokości 50% przy opłacaniu Funduszu Drogowego, poczynając od 1 grudnia 1936 r. Ale i te posunięcia okazały się nie wystarczające, gdyż nie spowodowały rozwoju ruchu autobusowego, a zwłaszcza *nie przyczyniły się do poprawy katastrofalnej sytuacji dorożek samochodowych,* które nadal uginają się pod ciężarem nadmiernych świadczeń i nie są w stanie stawić czoło konkurencji pojazdów konnych, opłacających tylko minimalne podatki.

Ogólnie jednak biorąc, akcja rządowa w roku ubiegłym wytworzyła *amosferę bardziej sprzyjającą nabywaniu i korzystaniu z pojazdów mechanicznych,* co też znalazło wyraz w przyroście liczby nowych wozów. Nie bez znaczenia jest tutaj i *poprawa stanu dróg,* a zwłaszcza zwiększenie ilości dróg o trwałej i ulepszonej nawierzchni.

Jakie są przeto horoskopy motoryzacyjne na r. 1937? Niewątpliwie są one *znacznie pomyślniejsze, niż jeszcze rok temu,* gdyż ugorem leżąca od długich lat dziedzina motoryzacji nareszcie została wzruszona i przeorana szeregiem zarządzeń i ulg. Ale tym nie mniej jest rzeczą oczywistą, że *przyszłe tempo narastania pojazdów mechanicznych w Polsce jest całkowicie uzależnione od dalszych posunięć rządu* w kierunku bądź pogłębienia dotychczasowych ulg, bądź rozwiązania tych kwestyj, które jeszcze nie zostały ruszone. Bardzo trafnie ocenił dotychczasowe wyniki akcji motoryzacyjnej p. wicepremier *Kwiatkowski,* który w swym obszernym exposée, wygłoszonym w sejmie w dniu 1 grudnia r. ub. wyraźnie powiedział:

> *„Ten stan nie może nikogo zadowolić. To też cały rozwój motoryzacyjny jest obecnie stale kontrolowany, a niezbędne zarządzenia będą realizowane, lub korygowane aż do pomyślnego skutku"...*

Istotnie, aby osiągnąć pomyślny skutek, nie tylko trzeba stale korygować i pogłębiać zarządzenia dotychczasowe, lecz wydawać również nowe zarządzenia, które życie uznaje za niezbędne.

A jest tu jeszcze bardzo dużo do zrobienia. Odłogiem bowiem jeszcze leży cała dziedzina, związana z *potanieniem kosztów utrzymania pojazdu mechanicznego,* które w Polsce są niewspółmiernie wysokie, mimo niskiego dochodu społecznego. Jest faktem, że bardzo wiele osób nie tyle powstrzymuje się od



kupna samochodu wskutek jego wygórowanej ceny, ile wskutek nadmiernych kosztów, związanych z eksploatacją samochodu.

Przede wszystkim powinna być rozwiązana *sprawa garaży,* których brak jest zatrważający. Jest wprost zastanawiające, że czynniki państwowe, mając tu wszystkie atuty w swoim ręku, dosłownie nic jeszcze nie zrobiły, aby złagodzić katastrofalny brak garaży. Drugim czynnikiem, silnie hamującym rozwój motoryzacji, jest *nadmierna cena środków napędowych tak benzyny, jak smarów,* co jest spowodowane zbyt wysokimi podatkami państwowymi i komunalnymi, obciążającymi środki napędowe. Jeżeli rząd istotnie chce szybkiego rozwoju motoryzacji, to musi się wyrzec większości opłat, nakładanych na benzynę, której cena winna ulec dalszej, i to bardzo wydatnej, zniżce. Rozwiązana wreszcie powinna być *sprawa ratalnej sprzedaży samochodów.* Wdzięczne tu pole do popisu mają banki państwowe, a zwłaszcza Bank Gospodarstwa Krajowego.

Wymieniliśmy tylko najważniejsze hamulce, leżące na drodze dalszego rozwoju motoryzacji Polski. Ale są to hamulce tak istotne, *że bez ich usunięcia nie może być mowy o właściwej akcji promotoryzacyjnej.* Im prędzej rząd te przeszkody zwalczy, tym większe będą szanse, że rok bieżący wykaże lepsze rezultaty niż rok 1936.

Stanisław Misiakowski

Nasze możliwości motoryzacyjne

W Nr. 12 z grudnia 1936 r. „Touringu“, poruszyłem sprawę możliwości zwiększenia taboru samochodowego, oparłszy swe rozważania na suchych cyfrach zamożności obywateli. Artykuł był dyskusyjny i miał służyć jako wstęp do dalszych rozważań na ten temat. Zamiast jednak głosów życzliwych. projektów i szukania dróg wyjścia, spotkały piszącego zarzuty rzekomego pesymizmu wypowiedziane w artykule p. inż. Bergmana na łamach „Kuriera Warszawskiego“ i powtórzenie tych poglądów w „Czasie“ z dnia 18 stycznia rb.

Nie mam o to żalu, tem więcej że odpowiedź p. Bergmana pełna nadzieii na lepszą przyszłość, musi być uważana za bardzo dodatnią, wnosi bowiem nutę uzasadnionego optymizmu.

Przechodzę jednak do właściwych rozważań. Zwiększenie ilości samochodów osobowych uzależniam w pierwszym rzędzie od obniżenia cen zarówno krajowych jak i zagranicznych samochodów. Twierdzę w dalszym ciągu, że samochód osobowy nie może być dostępny wyłącznie dla zamożnej elity w Polsce. Stosunek cen samochodu do ilości nabywców w Ameryce przedstawia się następująco:

Cena samoch. w dol.	lub zł.	Ilość nabywców:
2000	10,560	2%
850	4,488	16%
450	2,376	42%

Reszta nabywców t. j. 40% to ci, którzy kupują wozy tańsze nowe lub używane poniżej ceny 2,000 zł.

Zarówno Czytelnicy jak i piszący zdają sobie sprawę, że doprowadzenie do tak niskich cen przez usunięcie cła na samochody zagraniczne zabiłoby dopiero co powstający przemysł samochodowy polski i że zwiększenie ilości nabywców nie może się odbyć tak prostą drogą. Samochody krajowej produkcji będą taniały w miarę zwiększania się własnej produkcji, muszą więc być ci pionierzy, którzy wzmogą ten zbyt i umożliwią masowy wyrób samochodów tanich. Trudno bowiem spodziewać się, by krajowa fabryka, czy nawet montownia, mogły zastosować metody postępowania Forda, który stale obniżał ceny samochodów i sam sobie wyznaczał coraz niższe granice, rozumiejąc, że w ten sposób zwiększy ilość nabywców. Nie mniej jednak zarówno producenci, jak i sprzedawcy samochodów pragnęliby mieć zamiast (2+16) jeszcze 42 nowych nabywców.

Dość jednak tych rozważań na temat samochodów osobowych. Są jeszcze olbrzymie możliwości w zakresie rozpowszechnienia w Polsce samochodów użytkowych wszelkiego rodzaju i to jest może nawet bardziej pożądane, zarówno ze względu na obronę jak i na całość gospodarki narodowej. Samochód użytkowy musi zarabiać. dla reklamy wyłącznie nikt go nie będzie nabywał.

Lecz tu napotykamy na nieprzezwyciężaną trudność.

Trudność przedsiębiorstw, które potrzebują środków transportowych, mają w zanadrzu cały zapas argumentów. aby przeciwstawić się propagatorowi samochodu i dalej posiłkują się końmi. W średnich i małych miastach zupełnie nie spotyka się taksówek, a jedyną atrakcją jest rozklekotany autobus międzymiastowej komunikacji. Te miasta, które dawno już powinne posiadać tramwaje, ze względów budżetowych nie podejmują się tak wielkich inwestycyj. ale też nie starają się wprowadzić autobusów. (Lwów wycofał wszystkie autobusy miejskie z obiegu). Straże pożarne w średnich miastach posiadają dalej zaprzęgi konne. Podobnie rzecz się przedstawia z urzędami pocztowymi na prowincji, z transportem wozów meblowych, żywności. opału i t. d.

Rozważywszy to wszystko, w gronie członków Touring-Klubu, postanowiono na rzucone hasło przez grono kupców samochodowych urządzenia wystawy samochodowej, wypracować tę akcję propagandy samochodu a w ogóle motoru na możliwie szerokiej płaszczyźnie. Wszyscy zgodzili się, że pracę trzeba podjąć od podstaw i pomóc kupiectwu i wytwórcom samochodów przez poruszenie całego społeczeństwa i wypracować metody takie, które na rzetelnych danych przedstawią zainteresowanym wszystkie możliwości zastosowania samochodów użytkowych.

Rola wystawy nie ograniczy się do pokazu jakiejś tam ilości typów samochodów osobowych i użytkowych. Myślą przewodnią komitetu organizacyjnego wystawy jest urządzenie szeregu zjazdów tych ludzi, którzy z racji zajmowanych stanowisk, lub ze względu na własny interes będą musieli się zaznajomić z możliwościami trakcji motorowej.

W tym celu zaproszono do komitetu wszyskne organizacje społeczne i wszystkie instytucje państwowe, które mogą mieć wpływ na rozpowszechnienie się samochodów w różnych gałęziach życia gospodarczego. Lista Instytucyj i Organizacyj społecznych nie jest zamknięta i w razie potrzeby lub dobrowolnej zgody współpracy, będzie dalej rozszerzona. Osią zagadnienia w czasie wystawy staną się zjazdy takie jak przedstawicieli miast, straży ogniowych, inżynierów i techników samochodowych i motocyklowych, przedsiębiorców samochodowych, przemysłowców, dla których transporty odgrywają poważną rolę rzemieśl-

ników i mechaników, pracujących przy naprawie samochodów, świat kupiecki i t. d.

Na tych zjazdach będą wygłoszone zawczasu celowo opracowane referaty, które dla poszczególnych grup zainteresowanych przedstawią możliwości kalkulacyjne, jak w każdym poszczególnym wypadku opłaca się i jaki typ wozów. Jedynie bowiem na zdrowej kalkulacji oparta propaganda samochodów użytkowych, może dać oczekiwane rezultaty.

Poniżej przytaczamy wykaz instytucyj i organizacyj społecznych, które zgodziły się wziąć udział w wystawie ofiarując niespotykaną gotowość współpracy w poszczególnych sekcjach, by całość wypadła wzorowo.

KOMITET ORGANIZACYJNY
Polskiej Wystawy Motoryzacyjnej

ORGANIZACJE SPOŁECZNE:

1. Aero-Klub R. Polskiej
2. Automobil — Klub Polski
3. C. T. Org. i Kółek Rolniczych
4. Inst. Pr. Sztuki (Kolo Artystów Grafików)
5. Instytut Rzemieślniczy
6. Liga Drogowa
7. Liga Popierania Turystyki
8. L. O. P. P
9. L. O. T.
10. Muzeum Przem. i Techniki
11. Polski Touring Klub
12. Polski Związek Motocyklowy
13. St. Inżynierów Mechaników
14. Stowarzyszenie Kupców Polskich Koło Kupców Samochodowych
15. Stowarzyszenie Techników
16. Światowy Zw. Polaków Zagr.
17. Tow.Psychotechniczne
18. Yacht-Klub
19. Związek Architektów

Związek Izb i Organizacyj Rolniczych R. P.

21. Związek Księgarzy i Wydawców
22. Związek Nauczycielstwa Polskiego
23. Związek Miast
24. Związek Przedsiębiorstw Autobusowych
25. Związek Rafinerów
26. Zw. Stowarzyszeń Właścicieli Przedsiębiorstw Samochodowych R. P.
27. Związek Straży Pożarnych
28. Zw. Właścicieli Dorożek Samochodowych

INSTYTUCJE:

1. Minist. Spraw Wojskowych
2. Minist. Komunikacji
3. Minist. Spraw Zagranicznych
4. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych
5. Międzyministerialna Komisja Motoryzacyjna
6. Komisariat Rządu
7. Zarząd Miasta st. Warszawy
8. Izba Handlowo-Przemysłowa
9. Izba Rzemieślnicza
10. Państw. Monopol Spirytusowy
11. Departament Budownictwa Zarząd Miasta
12. Dyrekcja Tramwajów
13. Z. O. M.
14. C. Warszt. Sam. Miejskie
15. Polskie Radio
16. P. A. T.
17. Iskra

S E K C J E

A. Wyd. Gospod.	
1. Budżetowa	4. Artystyczna
2. Finansowa	5. Statystyczna
3. Ulg celnych	35. Sekcja Techniczno-Budowlana

B. Wydz. Organiz.	
6. Zjazdowa	8. Spraw Zagran.
7. Turystyczna i ulg kolejowych	9. Naukowa

10. Odczytowa	12. Szkolna
11. Referatów	13. Bezp. Ruchu
C. Wydz. Eksponat.	
14. Wojskowa	22. Badań Psychot.
15. Komunalna	23. Transportowa i łodzi motorowych
16. Samochod.-Mot.	24. Drogowa
17. Traktorowa	25. Dydaktyczna
18. Motoryzacyjna	26. Biblioteczna
19. Materiałów pęd. i smarów	27. Przem. pomocniczego
20. Warsztatowa	36. Sekcja motorów lotniczych
21. Muzealna	
D. Wydz. Propag.	
28. Prasowa	32. Rozrywek i Atrkc.
29. Propagand.	33. Filmowa i fotgr.
30. Redakcyjna	
31. Informacyjna	34. Nagród.

Wszyscy zdają sobie sprawę, że polska wystawa motoryzacyjna, będzie poraz pierwszy zakrojona na taką skalę i że nie prędko w podobnych rozmiarach się powtórzy. To nie salon samochodowy o utartych pokazach i dla ciasnego grona zainicjowany. Ma to być jedyne i pierwsze sięgnięcie w głąb społeczeństwa i pokazanie mu czegoś nowego z najwłaściwszej strony.

Nim jednak na tak szeroką skalę zakrojona wystawa dojdzie do skutku, należy rozpocząć systematyczną akcję propagandową na łamach nietylko fachowej prasy lecz przede wszystkim na łamach prasy codziennej na tematy motoryzacyjne. Szeroki ogół karmiony ciągle polemikami i utyskiwaniami na temat nierealizującej się motoryzacji, zgorzknieje do reszty i przestanie czytać rubryki i dodatki poświęcone automobilizmowi, nie znajdując tam nic, z czegoby można mieć korzyść realną. W najbliższych numerach zaczniemy systematyczną pracę, nad jednym narazie problemem a mianowicie nad przedstawieniem w jaki sposób kalkulują się samochody osobowe dla ludzi z różnych zawodów. Następnie zajmiemy się tą samą dziedziną dla samochodów użytkowych. Gdyby te zagadnienia zostały potraktowane poważnie, przez takie związki jak lekarzy, adwokatów, inżynierów, budowniczych, kupców podróżujących i t. d. wyłoniłyby się niewątpliwie podobne możliwości, jakie zainicjowali skarbowcy.

Inż. Eugeniusz Porębski.

Niewyzyskane atrakcje turystyczne Polski

W jednym z warszawskich popularnych dzienników porannych ukazał się niedawno artykuł, w którym autor z radością stwierdza rozwój turystyki w Polsce, gdyż do września r. b. przybyło do nas 27 turystów z Łotwy, 48 z Belgii, i... aż 56 z Anglii...

Czytając tego rodzaju enuncjacje i widząc celowo i z doskonałym wynikiem zorganizowany ruch turystyczny wśród naszych bliskich sąsiadów, trudno nie oprzeć się wrażeniu, iż turystyka u nas, w swym założeniu była niewłaściwie postawiona a organizacja jej została zbyt schematyzowana.

W sprawach propagandy turystyki daje się ostatnio zauważyć pewien nawrót czynników decydujących do propagowania naszych istotnych i gdzieindziej rzadko widzianych atrakcyj turystycznych.

Nie posiadamy bowiem wspaniałych zamków warownych, jakie są np. w Nadrenii. lub w Poł. Francji, nie mamy wielu osobliwości architektonicznych na miarę włoską lub hiszpańską, ani muzeów z samymi arcydziełami nieśmiertelnych mistrzów; mamy natomiast wspaniałe obszary górskie, nieprzebyte lasy, piękne jeziora, bogate tereny łowieckie; mamy łososia w naszych rzekach górskich, wzdłuż których położone są malownicze wioski, z niezwykle bogatym folklorem.

Biorąc pod uwagę tęsknotę narodów, znajdujących się na wyższym stopniu cywilizacji do pierwotnej przyrody, spokoju i wypoczynku, tworzących u siebie dla tych celów specjalne rezerwaty, można śmiało twierdzić, że duże połacie naszego kraju mogą jeszcze dziś uchodzić za takie rezerwaty, które stoją otworem i oczekują na odpowiednią reklamę, ze strony oficjalnej propagandy turystycznej.

Dziś bowiem najpopularniejszą jest tania turystyka masowa do krajów jeszcze mało znanych, wobec czego należałoby moment ten jaknajcelowiej wykorzystać, zadawalając się nawet małym zyskiem przez udzielanie szeregu zniżek i ułatwień przejazdowych.

Poza tym nie należy zapominać, że ziemie polskie podczas wojny światowej były terenem zmagań szeregu narodów. Są tu pobojowiska, które przeszły już do historii światowej. Odwiedzanie w rocznicę wydarzeń dziejowych tych pobojowisk przez wycieczki kombatantów zagranicznych, zorganizowane przez polskie biura podróży, wraz ze zwiedzaniem najważniejszych polskich ośrodków kulturalnych i gospodarczych, bezsprzecznie przyniosłoby zarobek i przyczyniłoby się do podniesienia kultury, zamieszkałej na odwiedzanych terenach ludności.

W naturze ludzkiej tkwi bowiem zarówno chęć odświeżania, w miejscu przeżycia, dawnych wspomnień, zwłaszcza tych gdy zaglądało się w oczy śmierci, której się uniknęło, dowodem czego są liczne wycieczki kombatantów amerykańskich, angielskich, niemieckich, i innych na pobojowiska północnej Francji.

Chciałbym jeszcze zwrócić uwagę na nasze broszury turystyczne, drukowane w językach obcych, którym pod względem zewnętrznym nic zarzucić nie można, natomiast bardzo często tłomaczone są one w fatalny sposób na języki obce i wykonane według jednego schematu.

Jest to błąd kardynalny, gdyż zupełnie inne objekty turystyczne przyciągają u nas turystę zachodnio-europejskiego, lub zamorskiego od turysty węgierskiego, bułgarskiego lub tureckiego.

Okoliczność tę doskonale zrozumiała np. węgierska propaganda turystyczna, która w krótkich barwnych broszurach informuje turystów zagranicznych o walorach turystycznych Węgier, według upodobań poszczególnych narodów. Skutki takiej propagandy muszą być dodatnie, skoro z doświadczenia węgierskiego vice-ministra komunikacji wynika, iż Węgry uzyskały z turystyki zagranicznej w ciągu 7 miesięcy 1936 roku 32,5 milionów Pengö.

Na podstawie bowiem racjonalnej statystyki ruchu obcych można stwierdzić efekty poszczególnych sposobów propagandy i ich dobór w przyszłości; przy czym statystyka przyjazdu obcych nie powinna ograniczać się tylko na rejestracji krajów pochodzenia i ilości turystów, lecz przy pomocy kwestionariusza wypełnionego przez turystę, wykazać cel zainteresowań turysty w Polsce, oraz motywy

zewnętrzne (plakaty, broszury), które skłoniły go do odbycia podróży. Uzyskane zaś tą drogą wskazówki powinny stać się podstawą dla propagandy walorów turystycznych Polski, według upodobań poszczególnych krajów, tym bardziej, że w pewnych krajach dane, uzyskane z takich kwestionariuszów stanowią przedmiot studiów Instytutów Badań Koniunktury.

Oczywiście zbędne byłoby tutaj udowodnienie konieczności intensywnej rozbudowy w Polsce urządzeń turystycznych (schroniska, przystanie żeglarskie), szczególnie obecnie, gdy rozbudowa taka, prowadzona przez czynniki rządowe lub samorządowe, w poważnym stopniu przyczyniłaby się do zmniejszenia bezrobocia z pożytkiem dla współczesnego rozwoju Polski.

Władysław Pietrzykowski.

Ulgi samochodowe w świetle zasad słuszności

Po ogłoszeniu dekretu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 7 maja 1936 r. o ulgach podatkowych dla nabywców pojazdów mechanicznych ukazał się w prasie codziennej cały szereg artykułów poddających system ulg krytyce. Z artykułów tych odnosi się wrażenie, jak gdyby ulgi podatkowe były jedynym i wyłącznym sposobem rozwiązania skomplikowanego problematu motoryzacyjnego oraz że przez niewłaściwe podejście do zagadnienia, przez oparcie ulg na błędnych i nienależycie przemyślanych podstawach nie wykorzystano we właściwym stopniu tej jedynej sposobności do pchnięcia motoryzacji na nowe tory.

W pierwszym rzędzie zarzuca się dekretowi, że faworyzuje bogatych nabywców samochodów, przyznając im zwrot podatku w kwotach większych aniżeli nabywcom mniej zamożnym. Zarzut ten, oceniany powierzchownie, bez dokładniejszego wniknięcia w istotę zagadnienia wydaje się napozór słuszny. Nie należy jednak zapominać o tym, że zwrot podatku stanowi ulgę, jaką Państwo przyznaje nabywcy samochodu — ulga zaś, jak z istoty tego pojęcia wynika, nie może być mierzona w wartościach absolutnych, lecz stanowi zawsze wartość względną, zależną od okoliczności w jakich jej udzielono. Weźmy dla przykładu dwóch dłużników, z których jeden jest winien 500 zł., drugi — 10.000 zł. Jeżeli wierzyciel zbonifikuje pierwszemu dłużnikowi cały dług, a drugiemu tylko część, wynoszącą 500 zł., tedy kwotowo pierwszy otrzymał wprawdzie mniej, ale zato ulga jego jest znacznie większą od ulgi uzyskanej przez drugiego dłużnika, zwłaszcza jeżeli pierwszy jest człowiekiem niezamożnym, a drugi bogatym. W zupełnie podobny sposób przedstawia się sprawa ulg dla nabywców samochodów. Mianowicie Skarb Państwa, z chwilą uzyskania przez obywatela dochodu, staje się jego wierzycielem z tytułu podatku jaki się od tego dochodu należy. Jeżeli obywatel nabędzie samochód, wówczas uzyskuje on prawo do ulgi, czyli do bonifikaty części jego zadłużenia wobec Państwa odpowiadającej kwocie dochodu, którą zużył na kupno samochodu. Ponieważ podatek zarówno dochodowy jak i specjalny oparty jest na zasadzie progresji, t. zn. w miarę wzrostu dochodu obciąża go w stopniu coraz to silniejszym, przeto w rezultacie płatnikowi o znacznych dochodach zawsze przypadnie do zwrotu kwota wyższa aniżeli płatnikowi o dochodach małych lub średnich.

Jednak względna wysokość ulgi zawsze będzie tym większa im mniejsze dochody osiąga nabywca samochodu, jak to wynika z poniższego przykładu: płatnik podatku od uposażeń osiągający dochód roczny w kwocie 6.000 zł., nabył samochód za 6.000 zł. Od dochodu 6.000 podatek wynosi 372 zł. Ponieważ cena nabycia samochodu jest równa sumie dochodu podatkowego, przeto ulga wyniesie również 372 zł. czyli pełne 100% podatku. Jeżeli samochód w tej samej cenie nabędzie płatnik o dochodzie 18.000 zł., od którego podatek wynosi 2.556 zł., wówczas przypadająca do zwrotu kwota zł. 852 będzie wprawdzie większa niż w pierwszym wypadku, jednak ulga będzie mniejsza ponieważ wyniesie tylko trzecią część podatku. W rezultacie więc pierwszy płatnik zostanie w zupełności zwolniony od ciężaru podatkowego, natomiast drugi, pomimo przyznania ulgi, zapłaci podatek w dość znacznej wysokości.

Spotykając się z tak licznymi i często powtarzanymi zarzutami przeciwko rzekomej niedemokratyczności ulg dla nabywców samochodów, trudno się oprzeć zdziwieniu, dlaczego nie wywołuje zastrzeżeń zupełnie podobny sposób obliczania ulg w podatku dochodowym dla posiadaczy ogligacji niektórych pożyczek państwowych, akcji Banku Polskiego i dla osób budujących nowe domy mieszkalne. Sposób obliczania wspomnianych ulg silniej jeszcze podkreśla zasady przyjęte przez dekret z 7 maja 1936 r. przez to, że przy odliczaniu od dochodu podatkowego sumy przychodów z papierów wartościowych czy też kosztów budowy domów mieszkalnych podatek dochodowy zostaje obniżony w stopniu znacznie silniejszym aniżeli przy stosowaniu ulg dla nabywców samochodów, kiedy stopień

obciążenia dochodu po przyznaniu ulgi nie ulega przecież zmniejszeniu. Były wprawdzie pojedyńcze uwagi w prasie domagające się dla nabywców pojazdów mechanicznych ulg w takich samych rozmiarach, ale artykuły te dowodzą tylko rozbieżności opinii w dwóch przeciwnych kierunkach i w ten sposób potwierdzają, że obrana pośrednia droga była rozwiązaniem najwłaściwszym.

Charakterystycznym w wysokim stopniu dla sposobu krytycznej oceny ulg jest ogłoszony w numerze pierwszym Ilustrowanego Kuriera Codziennego z dnia 1 stycznia 1937 r. artykuł p. t.: „Uprzystępnienie dobrodziejstwa ulg", w którym to autor stara się znaleźć wytłumaczenie „niewiadomo czym uzasadnionego faworyzowania przez dekret tych wszystkich, którzy pobierają wynagrodzenia z funduszów publicznych".

„W następstwie tego stanu rzeczy" pisze dalej autor artykułu „wynika niezwykła dysproporcja między korzyściami osiąganymi z tytułu ulg motoryzacyjnych przez osoby prywatne w ścisłym tego słowa znaczeniu, a między urzędnikami publicznymi. Różnica wynosi 100% i więcej". Otóż różnica tłumaczy się silniejszym znacznie obciążeniem podatkowym urzędników publicznych aniżeli prywatnych. Czy z tego faktu wynika rzeczywiście dysproporcja na korzyść urzędników publicznych, o tym przekonać się łatwo z następującego przykładu:

Urzędnik prywatny z uposażeniem rocznym 12.000 zł. opłaca podatek dochodowy w wysokości 1.176 zł. Urzędnik kontraktowy państwowy lub samorządowy z takim samym uposażeniem płaci podatek dochodowy i specjalny w kwocie ogółem 2.376 zł. Przy nabyciu samochodu o cenie np. 6.000 zł. pierwszy otrzyma tytułem ulgi 588 zł., drugi — 1.888 zł. Zdawałoby się więc, że urzędnik prywatny jest w sytuacji gorszej aniżeli publiczny. Jednakże, po potrąceniu z uposażenia rocznego kwoty wydatkowanej na kupno samochodu i na opłacenie podatków (po przyznaniu ulgi), okazuje się, że pierwszemu pozostało 5.412 zł., drugiemu zaś tylko 4.812 zł.

Rezultat zatem dysproporcji w całokształcie nie wypada bynajmniej na korzyść urzędnika publicznego.

W toku krytyki przyjętego przez dekret sposobu obliczania ulg wysuwano koncepcję ulg w kwotach stałych, niezależnych od wysokości dochodu podatkowego. Tego rodzaju koncepcja — pominąwszy już trudności w ustaleniu takiej kwoty ulgi, któraby wszystkich zadowoliła — nie nadawałaby się do rozwiązania w płaszczyźnie ulg w podatkach dochodowym i specjalnym, opartych jak wspomniano na zasadzie progresji, ponieważ szczególnie przy dochodach mniejszych, powstawałyby takie sytuacje, że kwota podatku nie osiągałaby wysokości należnej ulgi, czyli że trzebaby zwracać więcej aniżeli wynosił pobrany podatek. Również nie nadają się do uregulowania w płaszczyźnie podatkowej bonifikaty dla tych przedsiębiorstw nabywających samochody, które wykazują straty, ponieważ przedsiębiorstwa te wogóle nie podlegają podatkowi dochodowemu.

Reasumując, stwierdzić należy, że dekret o ulgach samochodowych przyznając każdemu nabywcy samochodu zwrot podatku w stosunku odpowiednim do stopnia obciążenia jego dochodów, czyni tym samym zadość nie tylko wymaganiom słuszności, ale i celowości — ulga bowiem, aby spełniała należycie swe zadanie, t. zn. by stanowiła zachętę do kupna samochodu, musi być odpowiednio wydatna i poważnie brana pod uwagę przy układaniu budżetu domowego przyszłego nabywcy, przy czym zbyt rażącym dysproporciom w tej dziedzinie zapobiega ograniczenie ulg do samochodów o wartości nieprzekraczającej 12.000 zł., a gdyby ktoś uparcie chciał wszystkim zwracać jednakowy procent wartości wozu, w takim razie ulga taka nie może być rozwiązywana na terenie ustawy o podatku dochodowym, lecz w płaszczyźnie dopłat czy zwrotów Skarbu Państwa z ogólnych środków budżetowych.

Należy też pamiętać o tym, że zagadnienie motoryzacji nie może być rozwiązane wyłącznie w płaszczyźnie podatkowej. W tej dzie-



Czarnohora: Howerla od północy. Fot. Zieliński.

dzinie zresztą zrobiono dotychczas bardzo wiele. Niezależnie bowiem od ulg unormowanych dekretem z dnia 7 maja 1936 r., zezwolono na jednorazową amortyzację samochodów w przedsiębiorstwach prowadzących księgi, o czym nie pamiętają niektórzy z autorów artykułów dziennikarskich, krytykując brak takiej ulgi, obniżono stawkę podatku przemysłowego od obrotu benzyną oraz dodatek drogowy do podatku od olejów mineralnych, przyczyniając się tym samym d obniżenia ceny benzyny, następnie przyznano ulgi w opłatach od pojazdów mechanicznych na rzecz Funduszu Drogowego, zwolniono od opłat stemplowych podania i świadectwa w sprawie dopuszczenia pojazdów mechanicznych do ruchu na drogach publicznych i ich rejestracji, w sprawach pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych, jak również w sprawach koncesji na zarobkowy przewóz pojazdami mechanicznymi, umożliwiono osobom pobierającym stałe uposażenie przyjęcie za podstawę do obliczenia ulg zależnie od ich wyboru roku kalendarzowego lub też budżetowego, zwężając w ten sposób do minimum okres czasu, w którym ulgi nie działają na natychmiastowy zwrot podatku, umożliwiono używanie własnych samochodów przez urzędników do wyjazdów służbowych za zwrotem kosztów, a wreszcie wydano niedwuznaczne zarządzenie o ustosunkowaniu się władz skarbowych do osób nabywających i utrzymujących samochody.

Dalszych posunięć, zmierzających do podniesienia poziomu motoryzacji oczekiwać należy w innych dziedzinach życia gospodarczego.

S. Kowalik

Wyprawa w Andy 1936 r. na tle Współczesnego Polskiego Alpinizmu

W polskiej ekspansji sportowej, niepoślednie miejsce zajmuje, nasz ruch alpinistyczny. Wyniki jakiemi może on się pochlubić, nie stawiają go niżej, od alpinizmu zachodnio-europejskiego. Pod jednym tylko względem ustępujemy cudzoziemcom. Mianowicie pod względem ilościowym. I tak klasycznym przykładem, niech będzie zeszłoroczna wyprawa kaukaska. Polaków pojechało kilku, przywieźli też kilka pierwszorzędnych zdobyczy, podczas gdy austriacy, których było kilkunastu, odnieśli kilkanaście pięknych sukcesów. Przyczyny na ten ubogi pod względem ilości stan alpinizmu polskiego, składają się dwie. Jedna to ta, że alpinizm polski, nie licząc oczywiście sporadycznych wypadków (Malczewski 1818 r.), jest ruchem bardzo młodym. Drugim powodem jest znaczna odległość od Polski gór lodowatych, gdyż nawet dojazd do Alp jest uciążliwy, no i kosztowny. A nie trzeba zapominać, że bezpośrednio z Tatr, nie można wyruszyć w góry najwyższe, nie przechodząc zaprawy lodowej i wysokościowej.

Lecz zbyt prężnym był ruch tatemicki, doby powojennej by nie pokonać tych przeszkód. Rzucone hasło przez wybitnego taternika i alpinistę, współtwórcę polskiego taternictwa dr. Romana Kordysa, że „przyszłość taternictwa leży poza Tatrami", organizacje taternickie podjęły, przyjmując je za swój oficjalny program.

I tak Sekcja Turystyczna Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego, konsekwentnie przeprowadzając program, który jako etap końcowy przewidywał góry najwyższe, zorganizowała dwie wyprawy w Alpy Francuskie w 1931 i 1932 r. Niezwykle cenne były doświadczenia tych wypraw. Stwierdzono jeszcze raz i to praktycznie, że bez treningu alpejskiego, nie ma poco nawet ruszać w wyższe góry. I dlatego, gdy już w roku następnym,



Dych-tau (5198 m.); jeden z najtrudniejszych szczytów Kaukazu.
Fot. W. Ostrowski.

r. 1933 na jesieni wyrusza polska wyprawa w góry egzotyczne, w Andy argentyńskie, szkielet jej stanowili uczestnicy wypraw alpejskich.

Wyprawa nie zawiodła pokładanych w niej nadziei. Pierwsze wyjście na najwyższy szczyt grupy Ramady, Mercedario (6790 m.) i nowa droga od półn.-wschodu na najwyższy szczyt Ameryki Aconcaquę (7015 m.), postawiły odrazu stanowisko Polaków, w ogólnoeuropejskim alpiniźmie na pierwszorzędnym miejscu. I znów wyprawa dała członkom swym, bezcenny trening wysokościowy, którego nawet w Alpach nie można uzyskać. Jaką zaś trudnością w pokonywaniu najwyższych szczytów jest właśnie ta wysokość, niech będzie przykładem choćby Mount Everest, gdzie trudności techniczne nie są wielkie. Ale w tej rozrzedzonej atmosferze, stawiają one taki opór, że jak dotychczas są przeszkodą nie do przejścia.

W następnym roku wyprawa w Atlas, potwierdziła wysoką klasę wspinaczy polskich taterników (Dżebel. Toubkal, Dżebel Amgharas n'Igliona, Dżebel Likumt) nie tylko na ich rodzinnym gruncie. a wyprawa w nieznaną ziemię Torella Spitsbergenu dała znów trening lodowy, pomnożony jeszcze trudnościami życia obozowego na dalekiej Północy.

W r. 1935, wyruszono wreszcie w góry Kaukazu. Góry trudne technicznie skalne i lodowcowo, a przede wszystkim wysokie (ponad 5000 m.). Zdobyto jeden dziewiczy wierzchołek (Nookau — Sauz - kaya ok. 4.200 m.) i rozwiązano jeden z największych problemów kaukaskich płn. ścianę Burdżuli (4358 m.). Oprócz tego powtórzono dwie ogromne drogi: na Szeharę (5184) Cockina i na Dychtau (5198 m.) Mummeryego.

A gdy jeszcze w roku zeszłym, trzech członków Klubu Wysokogórskiego przetrawersowało Spitsbergen od Sudkapu do Nordkapu, przebywając lodowcami poprzez szereg łańcuchów górskich przeszło 850 klm. — zrozumiano, że alpinizm polski, stoi mocno. oparty na solidnych podstawach i w każdej chwili zdolny jest ruszyć w góry najwyższe.

Klub Wysokogórski, powstały po unifikacji wszystkich organizacji taternickich. prowadząc akcję wzwyż, nie zapomniał i o rozbudowie alpinizmu wszerz. Co roku któryś z czynnych alpinistów zmuszony temi lub innymi warunkami życiowymi, wycofuje się chwilowo z tego sportu. A w dodatku, jak to na początku zaznaczyłem. alpinizm polski, ilościowo przedstawia się szczupło. Znowu pchnięto więc w tym roku wyprawę w Alpy i postanowiono, tak dla doskonalenia formy, jak i szkolenia nowych jednostek, co roku wysyłać w te góry po paru ludzi.

Wyprawa treningowa 1936 r. dała takie rezultaty jak Wiesbachhorn półn. śc. Schwarzwand półn. ścianą oraz przejście rynny Pallaviciniego, nawiązując do tradycji poprzednich wypraw i wykazując doskonałą formę tych, którzy prawdopodobnie ruszą niedługo na podbój odleglejszych olbrzymów skalnych. Lecz Alpy to dopiero wstęp właściwie do dalszej działalności górskiej. Przez ten wstęp muszą przejść wszyscy, którzy kiedyś zasilą rychłą już wyprawę w Himalaje. Aby więc stworzyć większe kadry alpinistów, których możnaby po przeszkoleniu alpejskim wysyłać w egzotyk, Klub Wysokogórski rozpoczął systematyczne szkolenie nowych sił taternickich.

W roku bieżącym. przeprowadzono szereg kursów wysokogórskich w Tatrach. dla początkujących taterników. Nie chodzi tu o przyciągnięcie jaknajwiększej ilości ludzi do sportu taternickiego. Taternictwo zawsze pozostanie sportem eksclusywnym, sportem dostępnym jedynie dla tych, którzy czują prawdziwe zamiłowanie do gór. Gdy jednak dawniej, tatemik sam musiał się szkolić. przez długie lata dochodząc do najwyższej formy, możliwej do osiągnięcia w Tatrach, dziś Klub Wysokogórski ułatwia to młodym, przyspieszając jedynie rozwój ich formy.

Tak że z ufnością możemy patrzeć obecnie na rozwój polskiego alpinizmu. wiedząc, że z tak wyszkolonych ludzi, złoży się niebawem ekipa himalajska, która nie zawiedzie pokładanych w niej nadziei.

I ta kilkuletnia polityka Klubu Wysokogórskiego sprawiła. że obecna wyprawa w Andy, o ile bardziej ma ułatwione warunki pracy, od swej poprzedniczki, wyprawy w Andy w r. 1933. Gdy wówczas trzeba było walczyć z uprzedzeniami nietylko społeczeństwa, lecz nawet z inercją niektórych sfer ta-

ternickich, dziś tak oficjalne czynniki, jak również i wszystkie organizacje turystyczne szły jej z pomocą. Zrozumiano, że korzyści, płynące z wypraw egzotycznych, pomijając już cele czysto sportowe, lecz choćby biorąc tylko propagandę Polski na terenie obcym, pod uwagę — są ogromne.

Wyprawa wyruszyła już 19 października, aby przez Gdynię, udać się do Buenos-Aires. W skład wyprawy weszli — Justyn Wojsznis, jako kierownik, uczestnik wypraw w Atlas i Kaukaz, inż. Stefan Osiecki, zdobywca najwyższych szczytów andujskich jak Aconcagua i Mercedario, znany taternik i lekarz wyprawy Witold Paryski oraz Jan Alfred Szczepański — redaktor „Taternika" uczestnik wypraw alpejskich i w góry Atlasu.

Celem wyprawy jest dotarcie i eksploracja masywu Tres Cruces położonego na pograniczu Argentyny i Chili między 26° i 28° st. szerokości południowej geograficznej. Masyw ten kryjący w sobie największe lodowce Ameryki południowej, jest prawie zupełnie niezbadany, nawet pod względem topograficznym. Pobieżne pomiary wykonane w r. 1906 przez komisję graniczną argentyńsko - chilijską, wykazały, że masyw ten sięga ponad 6.900 m., a zatem prawdopodobnie znajduje tam się szczyt drugi co do wysokości obu Ameryk. Należy tu przypomnieć, że najwyższy szczyt po Aconcaque, Mercedario, został zdobyty przez Polaków. Gdy jeszcze się doda, że po masywie Tres Cruces wyprawa przerzuci się na południe od jeziora Laguna Quebradas, aby zaatakować masyw Nevado Pissis, którego główny szczyt liczy 6.780 m., a zatem idący zaraz po Mercedario, to w razie powodzenia naszych alpinistów, na trzy kolejne kolosy w Ameryce po najwyższej Aconcaque, dokonają pierwszych wyjść Polacy. A na najwyższy szczyt obu Ameryk Aloncaquę wiedzie nowa polska droga od półn.-wsch., mimo poprzednich 7 wyjść, jedyna odmienna i dotychczas, od szlaku pierwszych zdobywców, którzy szli od zachodu.

Widać więc z powyższego, że Andy to teren w którym jak dotychczas Polacy, mają najwięcej szans, aby osiągnąć supremację nad innymi narodami

Lecz nietylko trudności alpinistyczne, piętrzą się przed tą wyprawą. Jak przed każdą wyprawą, tak i teraz należało pokonać najpierw przeszkody organizacyjne. Osiągnięto to pomyślnie. Ale w bezludnych pustyniach wysokogórskich Puny de Acatama czekają ich znów trudności podróżnicze. Przede wszystkim transportowe, a również wskutek nie istnienia map tej części, dochodzi trudność właściwego znalezienia drogi do celu. Tego rodzaju trudności towarzyszą, każdej wyprawie wysokogórsko - egzotycznej, lecz doświadczenia poprzednich wypraw, wykazały że nie są one do nieprzezwyciężenia dla Polaków.

Opanowanie wszystkich tych trudności związanych z wyprawami egzotycznymi, jak również i wyszkolenie techniczne, zarówno skalne jak i lodowcowe, a co najważniejsze stworzenie grupy ludzi, otrzaskanych z wielkimi wysokościami, daje poważne już możliwości rychłego wyruszenia w góry najwyższe. To też nie będzie niespodzianką, gdy już w przyszłym roku, ruszy pierwsza polska wyprawa w Himalaje, nad której przygotowaniem, już pracują kierownicze czynniki naszego alpinizmu.

inż. Bolesław Chwaściński.



„Nive penitende" — na zaśnieżonym lodowcu w Grupie Cordillera de la Ramada — Andy

Fot. W. Ostrowski

Do niniejszego numeru

załączamy bezpłatnie

„Spis rzeczy za 1936 rok"

KOMUNIKATY OFICJALNE POLSKIEGO TOURING KLUBU

KONKURS NA PROJEKT ODZNAKI MOTORYZACYJNEJ.

W dniu 17 b. m. o godz. 19-ej odbyło się w lokalu Polskiego Touring Klubu, pod przewodnictwem p. ministra Ferdynanda Świtalskiego, zebranie Jury konkursowego.

Na skutek stosunkowo małej ilości nadesłanych projektów, Jury zdecydowało przedłużyć termin składania prac na konkurs do dnia 1 marca b. r. Postanowiono również ogłosić dodatkowe warunki i wskazówki dla uczestników konkursu.

Ostateczny termin składania prac konkursowych upływa *dnia 1 marca o godzinie 14-ej.*

WYCIĄG Z REGULAMINU P. O. M.

1) Państwową Odznakę Motoryzacyjną ustanawia się celem:
   a) spopularyzowania motoryzacji wśród najszerszych warstw społeczeństwa.
   b) przysposobienia kierowców pojazdów mechanicznych do potrzeb obrony Kraju.

2) Państwowa Odznaka Motoryzacyjna dzieli się na trzy klasy:
   a) bronzowa,
   b) srebrna,
   c) złota.

3) Odznakę nosi się po lewej stronie piersi, miniaturę w lewej klapie marynarki.

DODATKOWE WARUNKI KONKURSU.

1) Odznaka jest jedna. — Stopnie odznaki powinny być podkreślone użyciem metali (złota, srebra i bronzu).

2) Odznaka powinna być wykonana naturalistycznie (w kolorach w jakich ma być wydana). Pożądane wykonanie odznaki w dwóch wielkościach: wielkość naturalna i powiększona trzykrotnie.

3) Charakter odznaki, jako państwowy, powinien być odpowiednio uwidoczniony.

4) Zaleca się użycie w odznace symboliki motorowej, bez przeładowania treści.

5) Wzór odznaki ma być wykonany na tle czarnym.

TRYPTYKI SAMOCHODOWE I MOTOCYKLOWE.

W numerze 33 Monitora Polskiego z dn. 11 lutego 1937 r. ogłoszone zostało zarządzenie Władz Naczelnych treści następującej:

OKÓLNIK MINISTERSTWA SKARBU
z dnia 6 lutego 1937 r.
L. D. IV. 1450/1/37

w sprawie złożenia przez Polski Touring Klub w Warszawie gwarancji za należności celne i inne od samochodów i motocykli, wprowadzonych do polskiego obszaru celnego na podstawie tryptyków i książeczek z przepustkami granicznymi.

Do

wszystkich Dyrekcyj Cel. Urzędów Celnych oraz Inspektoratu Cel w Gdańsku.

W związku z przepisem § 9 rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 18 lipca 1935 r. o odprawie celnej środków przewozowych (Dz. U. R. P. Nr. 60. poz. 387). Ministerstwo Skarbu podaje do wiadomości. że na skutek złożonej przez Polski Touring Klub w Warszawie (ul. Kredytowa 5) gwarancji upoważniło ten Klub aż do odwołania do wydawania zarządom zagranicznych klubów automobilowych i turystycznych tryptyków samochodowych i motocyklowch.

Wymieniony wyżej Polski Touring Klub złożył również gwarancję za należności celne i inne, jakie przypadłyby od samochodów i motocykli. wprowadzonych na podstawie książeczek z przepustkami granicznymi (carnet de passages en douanes), wystawionych przez zagraniczne kluby automobilowe lub turystyczne, wymienione w dołączonym wykazie.

Wobec powyższego samochody i motocykle. wprowadzone do polskiego obszaru celnego na podstawie tryptyków wydanych przez Polski Touring Klub oraz na podstawie książeczek z przepustkami. wystawionych przez zagraniczne kluby. zgłoszone przez Polski Touring Klub według dołączonego wykazu. podlegają odprawie warunkowej. w myśl powołanego na wstępie rozporządzenia. bez składania osobnego zabezpieczenia celnego.

Dyrektor Departamentu:
(—) *St. Fr. Królikowski.*

Załącznik do okólnika Min. Skarbu
L. D. IV. 1450/1/37.

W Y K A Z

zaganicznych klubów. należących do Międzynarodowego Związku Turystyki (Alliance Internationale de Tourisme). wystawiających książeczki z przepustkami granicznymi. za które gwarancję złożył Polski Touring Klub.

1) Alliance Internationale de Tourisme — Bruxelles. 2) American Automobile Association, 3) American Automobile Touring Alliance. 4) Association Touristique Egyptienne (Egyptian Touring Association), 5) Australian Automobile Association. 6) Automobile Association, London, 7) Automobile Association, Dublin, 8) Automobile Association of Ceylon, 9) Automobile Association of Malaya. 10 Automobile Association of Rhodesia, 11) Automobile Association of South Africa. 12) Automobile et Touring Club de Bulgarie. 14) Automobile et Touring Club de Grèce, 15) Automobel

Club de Portugal, 16) Cyprus Automobile Association, 17) Der Deutsche Automobil Club, 18) Felag. Isl. Bifreidaeigenda, 19) Forenede Danske Motorejere, 20) Iraq Automobile Association, 21) Jugoslovenski Turing Klub, 22) Klubi Turistik dhe Automobilistik Mbretnuer, 23) Koninklijke Nederlandsche Toeristenbond -- A. N. W. B., 24) Koninklijke Nederlandsch-Indische Motor-Club, 25) Latvijas Republikas Auto Klubs, 26) Magyar Touring Club, 27) Motormännens Riksförbund, 28) Motor Touring Club pro Ceskoslovensko, 29) Norges Automobil Forbund, 30) Oesterreichischer Touring Club, 31) Office de Tourisme de l'A. C. R. Roman (Section A. I. T.), 32) Royal East African Automobile Association, 33) Suomi Touring Club, 34) Touring Club de Belgique, 35) Touring Club Espanol, 36) Touring Club de France, 37) Touring Club de Brasil, 38) Touring Club du Congo Belge, 39) Touring Club Italiano, 40) Touring Club Suisse, 41) Touring et Automobile Club de Turquie, 42) Western India Automobile Association, 43) Yacht Club d'Estonie (Section Automobile).

WYNIKI ZJAZDU DO ZAKOPANEGO POD HASŁEM „ZIMA W ZAKOPANEM"

Podajemy poniżej protokół z posiedzenia Gremium Komisarzy Sportowych Zjazdu Gwiaździstego do Zakopanego, pod hasłem „Zima w Zakopanem" w dniach 5 i 6 lutego 1937 r.

Przewoniczący p. Dyr. Władysław Kasztelewicz, członkowie: p. pułk. dypl. Zdzisław Adamczyk, p. Prezes Marian Jamont, p. Dr. Hugo Karwowski.

Delegatów do jury poszczególne kluby automobilowe nie wyznaczyły.

Zgłoszono 23 wozy, wystartowało 14 wozów. Jazdę ukończyło 6-ciu zawodników, w tym 5-iu zawodników w przepisanym terminie bez punktów karnych, jeden zawodnik ze spóźnieniem i punktami karnymi.

Na podstawie przedłożonych dokumentów oraz przeprowadzonych obliczeń ustalono następujące rezultaty:

Wobec powyższego Gremium Komisarzy Sportowych przyznało nagrody:

1. Nagrodę M. Zakopanego — aparat filmowy Kodak dla zawodnika, który w klasyfikacji ogólnej zajął I miejsce P. Laurysiewiczowi Stefanowi.

2. Nagrodę Zarządu M. Zakopanego — zegar stołowy firmy „Omega" dla zawodnika, który w klasyfikacji ogólnej zajął 2-gie miejsce — P. Kleiberowi Aleksandrowi.

3. Nagrodę Zarządu M. Zakopanego — ozdobne wydawnictwo ilustrowane dla zawodnika, który w klasyfikacji ogólnej zajął 3-cie miejsce — P. Rosenblatowi Tadeuszowi-Antoniemu.

4. Nagrodę firmy „Standar Nobel" 100 ltr. benzyny dla zawodnika, który przejechał największą ilość kilometrów — P. Min. Świtalskiemu Ferdynandowi.

5. Nagrodę firmy „Vacuum Oil" — 10 ltr. oliwy dla zawodnika, który przejechał następną z kolei największą ilość kilometrów — P. Laurysiewiczowi Stefanowi.

Uwzględniając przeszkodę w ruchu Kolejki Linowej a tym samym niemożność wyjazdu zawodników na Kasprowy Wierch, jakoteż pobytu na Kasprowym oraz uskutecznienia konkursowych zdjęć ze szczytu Kasprowego, Gremium Komisarzy Sportowych postanowiło:

1. Nie uwzględniać w klasyfikacji ogólnej współczynnika Górskiego.

2. Zmienić regulamin nagród Zarządu Kolejki Linowej i przyznać wymienione nagrody następująco:

1. Nagrodę Zarządu Kolejki Linowej — 12 bezpłatnych przejazdów na Kasprowy dla zawodnika, który osiągnął najwyższą przeciętną — P. Min. Świtalskiemu Ferdynandowi.

2. Nagrodę Zarządu Kolejki Linowej — 12 bezpłatnych przejazdów na Kasprowy dla zawodnika, który zgłosił najwcześniejszy przyjazd do Kuźnic — P. Grętkiewiczowi Franciszkowi.

3. Nagrodę Zarządu Kolejki Linowej — 4 bezpłatne przejazdy na Kasprowy dla zawodnika, który nie otrzymał żadnej nagrody, ja-

L. p.	Nazwisko zawodnika	marka samochodu	Litraż	Czas jazdy	Przebyte kilometry	Przeciętna szybkość	Punkty §12	Punkty karne	RAZEM
1	P. Laurysiewicz Stefan	Fiat	1496	21.50	893	40.81	263	—	263
2	P. Kleiber Aleksander	DKW.	684	18.25	705	38.28	236	—	236
3	P. Rosenblat Tad.-Ant.	Fiat	2516	12.03	461	38.22	202	—	202
4	P. Min. Switalski Ferd.	Tatra	1680	26.45	1235	46.17	287	90	198
5	P. Rosenblat Jerzy	Fiat	995	14.45	461	31.26	189	—	189
6	P. Grętkiewicz Franc.	Fiat	1450	13.45	390	28.32	168	—	168

ko nagrodę pocieszenia — P. Rosenblatowi Jerzemu.

Poza tym Gremium Komisarzy Sportowych przyznało wszystkim wymienionym zawodnikom przywileje uwzględnione w § 16 regulaminu zjazdu.

PARKINGI SAMOCHODOWE W WARSZAWIE

Starostwo Grodzkie pismem z dn. 15 lutego 1937 r. zezwoliło Polskiemu Touring Klubowi na ustawienie na Pl. Marszałka Piłsudskiego stałego dziennego posterunku umundurowanego i posiadającego odznaki P. T. Klubu z zadaniem pilnowania, zatrzymujących się tam pojazdów mechanicznych.

W najbliższym czasie P. T. Klub uruchomi taki posterunek na Pl. Marszałka Piłsudskiego.

DELEGACJA POLSKIEGO TOURING KLUBU NA WYSTAWĘ AUTOMOBILOWĄ DO BERLINA

P. T. Klub wydelegował na Międzynarodową Wystawę Automobilową do Berlina członka Zarządu Głównego p. inż. Eugeniusza Porębskiego. Z ramienia redakcji „Touring" weźmie udział w otwarciu wystawy p. inż. Bohdan Lubiński.

WYCIECZKA DO BERLINA

Organizowana przez Polski Touring Klub wycieczka samochodowa do Berlina na Międzynarodową Wystawę wzbudziła duże zainteresowanie wśród sportowców, interesujących się automobilizmem. Polski Touring Klub otrzymał 117 zgłoszeń na tę wycieczkę, która przewiduje regulaminową jazdę plakietową. Wyjechało 37 samochodów z 97 pasażerami. Wycieczce od granicy niemieckiej aż do Berlina będą towarzyszyli delegaci niemieckiego Automobilklubu, z którym Polski Touring Klub omówił szczegóły przyjęcia wycieczki polskiej w Niemczech. W wycieczce wziął udział Prezes Zarządu Głównego Wiceminister Ferdynand Świtalski.

ZJAZD A. I. T.

Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu otrzymał zaświadczenie, że Walne Zgromadzenie Alliance Internationale de Tourisme odbędzie się w Rabacie, stolicy Marokka w kwietniu roku bieżącego.

Odjazd delegatów okrętem z Marsylii planowany jest na 13 kwietnia, a powrót 27 kwietnia rb.

Uczestnicy Kongresu będą mieli możność zwiedzenia Marakech i Fezu.

W roku 1936 Walne Zebranie A. I. T., w którym udział wzięli również delegaci P. T. Klubu, odbyło się w Monte Carlo.

PORADY PRAWNE I TECHNICZNE DLA AUTOMOBILISTÓW

W związku z zamieszczeniem w styczniowym numerze „Touringu", notatki o zorganizowaniu przez Polski Touring Klub biura porad prawnych i technicznych dla automobilistów — pierwszego tego rodzaju w Polsce — Sekretariat P. T. Klubu komunikuje, że dyżury Adwokata, Radcy Prawnego P.T. Klubu oraz Inżyniera Eksperta od spraw automobilowych, odbywać się będą w lokalu Sekretariatu P. T. Klubu (ul. Kredytowa 5) w czwartki od godz. 8—9 wiecz., począwszy od dn. 11 marca r. b.

KALENDARZ IMPREZ SAMOCHODOWYCH NA ROK 1937 URZĄDZONYCH PRZEZ DELEGATURY POLSKIEGO TOURING KLUBU

P. T. Klub — Delegatura w Poznaniu.

11 kwietnia — Otwarcie sezonu w Puszczykowie i śniadanie w Ludwikowie.



Schronisko B. V. na Babiej Górze. Fot. Zachecki

16, 17, 18 kwietnia — Udział w Raidzie Krajoznawczym po Polsce.

1 maja — Zjazd Gwiaździsty na Targi Poznańskie.
9 maja — Wycieczka do Rogalina.

16 i 17 maja — Wycieczka turystyczna do Ciechocinka przez Gniezno, Kruszwicę i Inowrocław.

W maju i czerwcu patrolowanie dróg.
6 czerwca — Raid Sztafetowy.
13 czerwca — Wycieczka do Skorzęcina i Powidza.
26 września — Wycieczka jesienna.
10 października — Jazda za lisem i zamknięcie sezonu.

P. T. Klub — Delegatura w Łodzi.

4 wzgl. 11 kwietnia — Inauguracyjny Zjazd plakietowy i święcenie samochodów.
23 maja — Wycieczka dla dzieci szkół powszechnych.
30 maja — Wycieczka w nieznane.
1 sierpnia — Wycieczka campingowa.
7 i 8 sierpnia — Wycieczka do Biskupina.
5 września — Jazda orientacyjna w poszukiwaniu mety.
12 września — Wycieczka Krajoznawcza do Gołuchowa.
7 listopada — Pościg za lisem.

D R O G I



KOMUNIKAT DROGOWY

Polski Touring Klub podaje do wiadomości automobilistów, motocyklistów i innych osób zainteresowanych, że:

1) od dnia 15 stycznia 1937r. odbywa się ruch kołowy przez nowo-pobudowany most przez rzekę Biebrzę na drodze wojewódzkiej Nr. 3 — Sztabin — Augustów, za Sztabinem w powiecie Augustowskim woj. Białostockiem.

2) Na drodze bitej wojewódzkiej Sieluń — Krasnosielc — Chorzele, ze względu na zły stan mostu ogranicza się szybkość pojazdów do 15 km. na godz. i wagę pojazdu z obsługą i ładunkiem do 3 tonn. Na odcinku drogi bitej Sieluń — Krasnosielce — Chorzele, Brodzewo — Chorzele klm. 40 — przejazd drogą bitą z ograniczeniem szybkości i z uwagą na moście. Czas ograniczenia ruchu do dnia 1.IV 1937.

3) Wskutek wykonania robót przebudowy jezdni na moście przez rz. Pilicę w Inowłodzu, czasowe ograniczenie ruchu kołowego na wymienionym moście zostaje odwołane.

4) Wskutek przerwania z nastaniem pory zimowej robót przebudowy odcinka traktu państwowego Gdańskiego — czasowe zamknięcie ruchu kołowego tranzytowego na km. 22—31 wymienionego traktu zostaje odwołane.

5) Wskutek dokonanego wzmocnienia mostów przez rz. Wkrę w Bolęcinie na 11 klm. drogi wojewódzkiej Płońsk — Nowe Miasto — Nasielsk w pow. Płońskim, ruch kołowy na wymienionych mostach, aż do odwołania zostaje ograniczony do pojazdów, których ciężar wraz z jadącymi i ładunkiem nie przekracza 3,5 tonn.

6) Na przeważnej ilości dróg na terenie woj. lubelskiego powstały zaspy śnieżne, uniemożliwiające ruch pojazdów mechanicznych.

7) Powiat Brzozów: Z powodu zawiei śnieżnej wstrzymano ruch pojazdów mechanicznych na drodze woj. Przemyśl — miasto Piastowo, Grabowica — Dynów, Dąbrówka — Jasienica i na drodze powiatowej Brzozów — Wara.

8) Powiat Przemyśl: Na drodze państwowej Nr. 10 od klm. 245,7 — 248,2 p. Żórawicą. Na drodze wojew. Sambor — Sarmanowice od klm. 26—26,5 koło m. Gdeszyce.

9) Powiat Tomaszów: Komunikacja samochodowa wstrzymana na drodze państwowej Nr. 9. Trakt lwowski od klm. 249—273. Ruch autobusowy wstrzymany od 29.I na odcinkach Tomaszów — Zamość, Tomaszów — Lwów, Tomaszów — Bełżec.

10) Wojew. Krakowskie. Powiat Ropczyce: Na drodze państw. Nr. 11 od klm. 87—88 p. Latoszynem, od klm. 68—77 p. Pustynią: Objazd przez sąsiednie pola. Trwanie przeszkody 4—10 dni. Na drodze Woj. Dębie — Ropczyce — Wielopole, od klm. 19,1—23,7 od Chechły do Glinicza. Objazd przez sąsiednie pola. Trwanie przeszkody 14 dni. Na drodze pow. Dębica 9— Wielopole od klm. 1,5—2,5 p. Dębicą, od klm. 5, 3 — 6 p Stasiówką od klm. 12,5—16 p. Małą. Objazd przez sąsiednie pola. Trwanie przeszkody 14 dni. Na drodze pow. Kolbuszów — Sędziszów klm. 15,7—20. Czarna—Krzywa — Kawęczyn. Trwanie przeszkody 10 dni. Na drodze woj. Osieka — Sędziszów, klm. 5,5 — 9,1 Borek W. — Sędziszów. Trwanie przeszkody 10 dni.

SPRAWY DROGOWE W SEJMIE

Na posiedzeniu Komisji Budżetowej Sejmu w dn. 5 lutego 1937 r. Pan Minister Komunikacji Juliusz Ulrych wygłosił przemówienie, z którego część, dotyczącą budowy dróg w Polsce poniżej podajemy.

...W zakresie polityki inwestycyjnej na drogach publicznych wysuwają się na czoło dwa zagadnienia: budowa nowych dróg z twardą nawierzchnią, zwłaszcza na wschodzie kraju, gdzie gęstość dróg jest zupełnie minimalna, bo wynosi zaledwie 4.5 km. na 100 km.^{2} powierzchni i 9.7 km. na 10 tys. mieszkańców, i budowa trwałych nawierzchni ulepszonych na istniejących ważniejszych drogach państwowych. Trzecie zadanie inwestycyjnie wypływa z dwóch poprzednich, gdyż drogi nie mogą się obyć bez mostów, toteż muszą być również budowane nowe mosty stałe, żelazne i żelbetowe oraz — z braku dostatecznych funduszów — również nowe mosty drewniane.

Dotychczas szliśmy po linii tych trzech wytycznych, budowaliśmy nowe drogi i mosty oraz ulepszaliśmy drogi istniejące, nie zapominając również o konserwacji dróg pozostałych. Rezultaty były odpowiednie do posiadanych środków finansowych, które nigdy nie były dostateczne; w każdym razie są pewne rezultaty, bo np. województwo wileńskie miało w 1918 r. 400 km. dróg bitych, a obecnie posiada ich 2000 km.

W szczególności w okresie 1936 r. w zakresie budowy dróg ulepszono nawierzchnię na długości 291 km. oraz zbudowano nowych dróg państwowych 157 km.

Wśród ukończonych większych odcinków nawierzchni ulepszonych znajdują się drogi: Warszawa — Modlin, Warszawa — Radzimin, Warszawa — Mińsk Mazowiecki, Warszawa — Lwów (pod Warszawą, Lublinem i Lwowem), Warszawa — Łowicz, Poznań — Września, Kraków — Katowice, Kraków — Wieliczka. W budowie znajdują się odcinki dróg: Radom — Kielce, Kraków — Zakopane, Sosnowiec — Częstochowa — Piotrków, Łódź — Kalisz.

W zakresie budowy mostów zbudowano lub przebudowano 194 m. mostów stalowych, 1.331 m. mostów żelbetowych oraz 2.943 m. mostów drewnianych.

Z większych mostów drogowych oddano do użytku: most stalowy na Pilicy w Spale, mosty żelbetowe na Pilicy w Białobrzegach, na Radomce w Jedlińsku, na Skawie w Makowie, na Tęczyńce w Tęczynie, na Hrywdzie w Lubiszczycach, na Mławie w Szreńsku, oraz mosty drewniane na Styrze w Majuniczach i na Wilii w Wilejce. W budowie znajdują się 2 wielkie mosty stalowe, mianowicie: most drogowy na Wiśle we Włocławku, który będzie ukończony w lecie 1937 r., oraz most drogowo-kolejowy na Wiśle w Płocku, gdzie rozpoczęto budowę podpór.

W roku 1937 budowa dróg państwowych obejmie 120 km. kosztem zł. 3 miln., subwencje zaś na budowę dróg samorządowych wyniosą zł. 2.5 milj., z czego zł. 500 tys. na drogi gminne, budowane przy wykorzystaniu świadczeń w naturze. Przy pomocy subwencji samorządy powiatowe i gminy zbudują ok. 150 km. dróg wojewódzkich i powiatowych i ok. 120 km. dróg gminnych, razem więc powstanie blisko 400 km. nowych dróg, nie licząc tych, które samorządy będą budowały z własnych wyłącznie funduszów na długości ok. 800 km.

Budowa ulepszonych trwałych nawierzchni obejmuje 243 km. dróg państwowych kosztem zł. 24 milj., budowa zaś mostów ok. 260 m. stalowych i 1,800 m. mostów drewnianych kosztem zł. 8.5 milj.

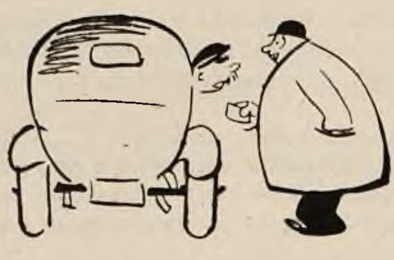
ŚCIEŻKI KOLARSKIE NA SZOSACH POLSKICH

Doświadczenie roku ub. oraz wzmagająca się liczba wypadków kolarskich na szosach o wzmożonym ruchu automobilowym, zmusiła zarząd PZTK. do zanalizowania przyczyny tego stanu rzeczy.

Naczelna magistratura kolarska doszła do przekonania, że znaczna część wypadków spowodowana jest brakiem bezpieczeństwa kolarzy na drogach publicznych.

Dla zabezpieczenia i zapewnienia swobody ruchów kolarzy na szosie przewidziana jest budowa ścieżek kolarskich.

Pierwsza ścieżka kolarska ma powstać w roku bież. na trakcie Kraków — Warszawa — Wilno — Żulów.



KRONIKA TURYSTYCZNA I SAMOCHODOWA

MOTORYZACJA A MŁODZIEŻ

Gazeta Polska z dn. 14 lutego 1937 r. zamieszcza ciekawą notatkę o przygotowaniu motoryzacyjnym młodzieży w Polsce.

...Młodzież szkolna starszych klas gimnazjum im. Zamoyskiego w Lublinie, interesując sią żywo motoryzacją kraju, postanowiła w swej uczelni zorganizować przygotowanie motoryzacyjne.

Sprawą tą młodzież zainteresowała Kuratorium Okręgu Szkolnego, dyrekcję Gimnazjum, Ognisko metodyczne zajęć praktycznych i Koło Rodziców, które uchwaliło opodatkować swych członków po 25 gr. miesięcznie na zakup odpowiedniego sprzętu.

Efekt był nadspodziewany. Wkrótce utworzone zostały dwa kursy: kurs nauki jazdy samochodowej i motocyklowej połączony z nauką mechaniki i elektrotechniki dla młodzieży szkolnej klas 7-ej i 8-ej oraz kurs dla instruktorów, na który uczęszczają nauczyciele zajęć praktycznych i wych. fizycznego. Pierwszy kurs zorganizowała dyrekcja Gimnazjum, drugi — Ognisko.

Na kurs można było przyjąć, niestety, tylko połowę kandydatów, w liczbie około 40. Wykłady rozpoczęły się z początkiem roku bież. i trwać będą do połowy maja. Na kursie uczniowskim przewidziane jest 85 godzin wykładowych, na instruktorskim — 108. Przedmiotem nauki są teoria i praktyka.

Wkrótce po otworzeniu kursu na dziedzińcu gimn. im. Zamoyskiego stanął zakupiony ze składek „Ford". sala wykładowa zaś wzbogaciła się w niezbędne pomoce ofiarowane przez Koło Rodzicielskie, które jednocześnie pokryło koszty budowy garaży.

Inicjatywa młodzieży i kierownictwa kursów poszła jeszcze dalej. Postanowiono sprawą tą zainteresować Min. Komunikacji i Min. W. R. i O. P. oraz firmy motorowe. Na wszystkich polach odniesiono sukcesy.

Min. Komunikacji przydzieliło dyrekcji Gimnazjum przeznaczone na licytację dwa samochody i motocykl z przyczepką, które w tej chwili są stale czynne i znajdują się w najlepszym stanie, a szereg firm w kraju ofiarowało części motorów i inne niezbędne do nauki pomoce.

Zrobiono jeszcze więcej. Min. Komunikacji postanowiło na przyszłość w razie posiadania zbędnych maszyn, komunikować się z Min. W. R. i O. P. i przydzielać je uczelniom, które zorganizują podobne kursy.

Jest tedy nadzieja, że przygotowanie motoryzacyjne młodzieży obejmie wkrótce szersze rzesze. Jak słychać sprawą tą zainteresowała się Warszawa, a jeżeli chodzi o woj. lubelskie, kursy takie tworzą się już w gimnazjach w Białej Podl., w Siedlcach i w Chełmie. Przewidziany jest również, jak nas informują, specjalny okólnik Min. W. R. i O. P., na mocy którego nauka jazdy samochodowej i motocyklowej będzie w wyższych klasach gimnazjów przedmiotem obowiązującym.

Przyjdą tu z pomocą również P. Z. Inż., które obiecały dostarczać szkołom motocykli z przyczepkami po specjalnie niskiej cenie.

Pozostaje jeszcze tylko otwarta sprawa oficjalnego uzyskania przez młodzież prawa jazdy. Opłaty związane z egzaminem i t. p. są obecnie dla młodzieży zbyt wygórowane, ale tu ma głos Min. Komunikacji, które napewno tę sprawę rozstrzygnie pomyślnie.

Inicjatywa motoryzacyjna młodzieży gimnazjalnej w Lublinie jest godna uwagi i poparcia. Niewątpliwie będzie ona podjęta również przez młodzież warszawszkół średnich.

Należy zaznaczyć, że Touring Klub, doceniając znaczenie propagandy motoryzacji wśród młodzieży szkolnej rozesłał bezpłatnie w r. 1936, do szkół około 4.000 map samochodowych.

Z WOROCHTY

Komisarz Rządowy Uzdrowiska Worochty nadesłał Polskiemu Touring Klubowi ogłoszenie Komisji Uzdrowiskowej z dnia 26 stycznia 1937 r. o przystąpienie do sporządzenia planu zabudowana, które poniżej w całości zamieszczamy:

Zgodnie z art. 21, 25 i 26 Rozp. Prez. Rzeczypospolitej z dnia 16 lutego 1928 r. o prawie budowlanym i zabudowaniu osiedli (Dz. U. R. P. Nr. 23, poz. 202) w brzmieniu ustawy z dnia 14 lipca 1936 r. (Dz. U. R. P. Nr. 56, poz. 405) Komisja Uzdrowiskowa Uzdrowiska Worochty podaje do publicznej wiadomości, że na podstawie art. 7, powołanego rozporz. przystępuje do sporządzenia ogólnego planu zabudowania uzdrowiska Worochty.

Plan zabudowania obejmie obszar, którego zachodnią granicę stanowi granica gminy Jabłonica i gromady Worochta, północną i wschodnią — stanowi granica północna i wschodnia uzdrowiska Worochty, południową granicę stanowi południowa granica uzdrowiska Worochty, z tym jednak, że obszar na południu obejmuje także parcele katastralne Nr. 8394, 8425/38, 8425/39, 8425/15, a granica obszaru, który będzie objęty planem zabudowania, biegnie na tym odcinku południowa granica wymienionych parcel.

Z treścią planu zabudowania, który ma być opracowany, mogą zainteresowani zaznajomić się w czasie od dnia 28 stycznia 1937 r. do dn. 3.II.1937 i od dn. 1-go marca 1937 r. do dn. 15 marca 1937 r., przytym dn. 5. III. 1937 r. oraz 10 i 11 marca 1937 r., w godzinach od 10,30 do 15-ej w Komisji Uzdrowiskowej w Worochcie, a w pozostałe dnie w godzinach urzędowych w Biurze Planu Regionalnego Huculszczyzny i Pokucia w Stanisławowie (Gmach Urzędu Wojewódzkiego — drzwi 16), które plan ten opracowuje.

Wnioski dotyczące wyżej wymienionego planu zabudowania mogą zgłaszać zainteresowani w Komisji Uzdrowiskowej w Worochcie w czasie od dnia 16 marca 1937 r. do dnia 30 marca 1937 r. włącznie — codziennie z wyjątkiem niedziel i świąt od godziny 10 do 12-ej.

Komisarz Rządowy Uzdrowiska Worochty
(—) Michał Hochtaubel.

POLICJA DROGOWA W POLSCE

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych łącznie z min. Komunikacji przystąpiło do organizowania kadr specjalnej policji drogowej, która wyruszy z wiosną w lot-

nych patrolach na drogi, aby czuwać nad przestrzeganiem przepisów ruchu kołowego, gwałconych permanentnie przede wszystkim przez woźniców pojazdów konnych i rowerzystów.

W pierwszym rzędzie policjanci drogowi zwracać będą uwagę na jeżdżenie niewłaściwą stroną drogi, na prawidłowe oświetlanie wozów nocą, na szerokość obręczy na kołach (jak wiadomo powszechnie dotychczas używane, wbrew przepisom, zbyt wąskie obręcze nadmiernie szybko niszczą nawierzchnie drogowe), na właściwe zaprzęgi, na zbyt ciężkie ładowanie wozów i t. p.

Kadra policji drogowej, która na razie zorganizowaną zostanie w sile 100 osób, będzie całkowicie zmotoryzowana i zaopatrzona w motocykle polskiej produkcji. Zmotoryzowana policja drogowa rozpocznie pracę z dniem 1 kwietnia r. b.

ODCZYT O TURYSTYCE WE WŁOSZECH

W dniu 5 lutego b. r w lokalu Polskiego Touring Klubu wygłosił interesujący odczyt adwokat Dr. Józef Szelchauz, delegat Klubu na Królestwo Włoskie p. t. „Jak się podróżuje po słonecznej Italii".

Wśród licznego audytorium obecny był oficjalny reprezentant Ambasady Włoskiej, Radca Carissimi, oraz redaktor de Andreis, Szef Wydziału Prasowego Ambasady Włoskiej i korespondent Agencji Stefaniego.

Prelegent w zwięzłych słowach przedstawił zebranym to wszystko, co Mussolini zdziałał dla rozwoju turyzmu, czy to w dziedzinie ulg kolejowych i ułatwień, czy też w zakresie zwiedzania bogactw naukowych i sztuki italskiej.

Mecenas Szelchauz podkreślił w swym odczycie owocne wyniki propagandy Polski na terenie Włoch, prowadzonej przez Polski Touring Klub, którego emblematy widnieją na przeszło 40 hotelach na terenie Królestwa Włoskiego. Hotele te na podstawie zawartych umów udzielają członkom Polskiego Touring Klubu specjalnych zniżek.

Odczyt wzbudził duże zainteresowanie we Włoszech, dowodem czego są liczne wzmianki w prasie włoskiej jak: Corriere della Sera-Milano z dn. 5.II. 1937 r., Gazzettino — Venezia z n. 6.II.1937 r. i wiele innych.

Czasopisma nadesłane

Wiadomości turystyczne Nr. 2, styczeń 1937 r.

Turystyka za luty 1937 r.

A. T. S. Nr 12 za grudzień 1936.

Skrzydlata Polska Nr. 1, 2 za styczeń i za luty 1937 r.

L'Echo de Belgrade Nr. 2, 3, 4 za styczeń 1937 r.

Touring. Organ Oficj. Szwajc. Touring Klubu, Bern Nr. 2, 3, 4 ze stycznia 1937 r.

The Autocar, London, Nr. 1, 2, 3 ze stycznia 1937 r.

Viaggiare - giornale del turista, Roma, Nr. 1, 2 za styczeń 1937 r.

Lot Polski Nr. 1 ze stycznia 1937 r.

La Turquie Kamaliste, Ankara, Nr. 14/1936 r.

Englebert Magazine, Liége, Nr. 166 za listopad i grudzień 1936 r.

Motorwelt, Berlin, 1 i 2 zesz. ze stycznia 1937 r.

Motor, Kopenhaga, Nr. 3, 4, 5 ze stycznia 1937 r.

Československy Motorista. Oficj. Organ Czeskiego Touring Klubu, Praha, Nr. 1, 2 ze stycznia 1937 r.

Le vie d'Italie, Nr. 2 z lutego 1937 r.

The C. T. C. Gazette, London, Nr. 2 za luty 1937 r.

Oesterreichische Touring Zeitung, Nr. 1 ze stycznia 1937 r.

La Revue du Touring Club de France, Nr. 506, 507 za styczeń i luty 1937 r.

Przemysł naftowy zesz. 2 ze stycznia 1937 r.

Touring Club Uruguayo, Montevideo, Nr. 260 za grudzień 1936 r.

Camping, London, Nr. 2 za luty 1937 r.

Deutschland, Berlin za luty 1937 r.

Revue du Touring Club de L'Iran za styczeń 1937 r.

Der Selbstfahrer, Hamburg, zesz. 5 ze stycznia 1937 r.

Tunisie, Nr. 72 za grudzień 1937 r.

Touring, Rio de Janeiro, Nr. 42 z grudnia 1936 r.

Touring Club de Belgique, Bruxelles, Nr. 3 z lutego 1937 r.

Conselleria d'Economia, Barcelona Nr. 1.

Samochodowa stacja obsługi

Z zadowoleniem stwierdzamy, iż w centrum Warszawy, przy ul. Wspólnej 46 powstała nowoczesna stacja obsługi, wyposażona w najnowsze urządzenia techniczne.

Nowopowstała placówka jest prowadzona przez wykwalifikowanych fachowców, obecnych właścicieli znanych warsztatów C. A. S. Sp. z o. o., co daje gwarancję pierwszorzędnej i dokładnej obsługi.

Touring

Official journal of the Polish Touring Club

Monthly Review

WARSAW **FEBRUARY 1937** **2 nd (XII) YEAR Nr. 2**

CRACOW

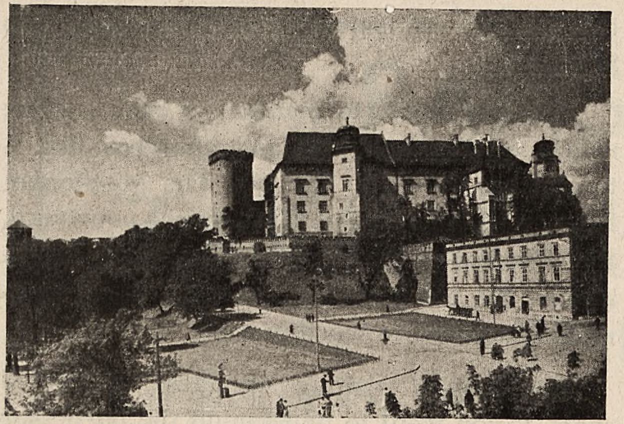
Cracow is without question the most beautiful town in Poland and one of the most interesting in Europe. No other city in Poland contains so many historic buildings and national relics and no tourist therefore, ought to omit Cracow in arranging his tour through Poland.

Cracow, former capital of Poland, is one of the oldest cities in Poland; legends report that it was founded about the end of the 7th century while historical sources show that it was already a considerable town by the 10th century.

Modern Cracow consists of the old town, formerly fortified, and of several suburbs which gradually were absorbed by the growing city. The old town walls are replaced now by shady pomenades knows as „Planty" and heir only relics are the St. Florian's Gate and the celebrated Barbican. Situated opposite he Florian Gate (and in old days connected



The Marketplace with the Cloth Hall



The Wawel

with it), the Barbican is a circular fort with seven little turrts; i has been ereced in the 15th century and its Arabian style denotes a marked influence of the crusaders.

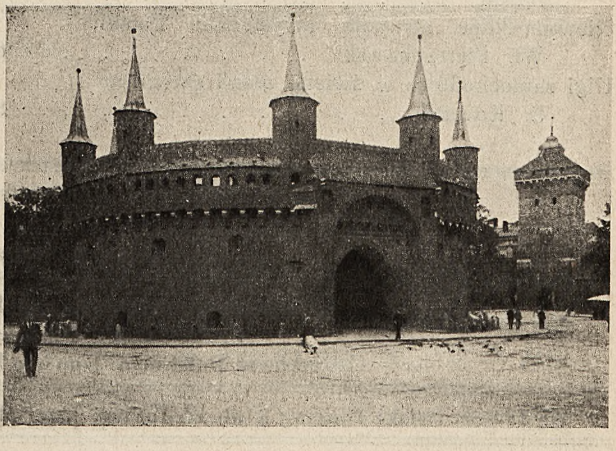
In the central part of the town rises the hill called Wawel, crowned by the castle of the same name, for centuries residence of the Polish kings. The castle of Wawel in its present form has been built in the first half of the 16th century with the assistance of the celebrated florentine architects Francesco della Lora and Bartolomeo Berecci. It was at that time one of the most magnificent royal castles in Europe and even to-day its remarkable Renaissance „cortile" its beautiful rooms with their fine ceilings and the celebrated Jagellonian arrases, the splendid stairway of the ambassadors deeply impress any visitor. Besides the Renaissance parts, the castle contains more ancient gothic parts. Among these ancient relics we must mention the little church of St. Felix and Adaukt, built by the first missionaries at the end of the 9th or at the beginning of the 10th century.

The Wawel castle has been badly neglected during the Austrian dominations. A systematic restoration has begun after the war and to-day about one half of the castle is duly restored and furnished.

Next to the royal castle is the cathedral, where Polish kings were crowned and where Polands rulers and great men were buried. The cathedral was built in 1320—1364; its original style was gothic, however many Renaissance and Baroque additions have greatly modified its character. Inside the cathedral must be visited the numerous chapels of various styles, some of them of great artistic value; the Sigismund chapel, for instance, which has been called by a German writer „the finest pearl of the Italian Renaissance north of the Alps". In the cathedral crypt are the tombs of many Polish kings, national heroes such as Poniatowski and Kościuszko, poets — Mickiewicz and Słowacki; a special crypt is being arranged now under the tower „of the Silver Bells" to contain the tomb of the greatest hero of modern Poland, Marshall Joseph Piłsudski. Besides the crypt the visitors might find it interesting to visit the cathedral treasury containing many objects of great value and of great historical interest.

The next thing to visit in Cracow is its marketplace — Rynek. In the middle of the place stands a long building — the famous Cloth Hall, rebuilt in the 16th century by Italian architects, who added to this building, besides many ornaments, its famous „Polish attic", so characteristic of the Polish Renaissance style. The Cloth Hall or Sukiennice as it is called in Polish, contains shops under the arcadas and in its central parts and on the first floor the National Museum — the richest art collections in Poland.

On the marketplace is also situated the Church of Our Lady, called in Polish Marjacki, the most remarkable in Cracow and one of the finest in Poland. Built in the 13th century and



The Barbican



The Marjacki Church

rebuilt in the 14th it is of a sober Gothic style; inside, it contains a celebrated altar, made by the famous craftsman from Nurenberg Wit Stwosz.

It is impossible to mention in such a short article all the buildings and churches that a tourist has to see at Cracow. The Jagellonian Library with its unique Renaissance courtyard, the churches of the Franciscans and the Dominicans, the old Jewish synagogue, the Czartoryski Museum are worth a visit.

But besides visiting all these celebrated spots, if you wont to understand the particular charm of Cracow, just loiter in its narrow, twisting bystreets, admiring here and there a medieval doorway, the fine old stone houses of the Cracow partircians, the saints' statues at the corners, the ancient chains that closed the streets at night. Walk through the quiet streets at night and listen to the „heynał" — the old hymn blown by the trumpeter from the tower of the Marjacki church, stopping abruptly at a broken note in commemoration of the legendaty trumpeter who faithful unto death to his duty was killed by a Tartar arrow in 1241, and then you will not regeet your decision of visiting Cracow and Poland.

M. R.

TREŚĆ ZESZYTU:

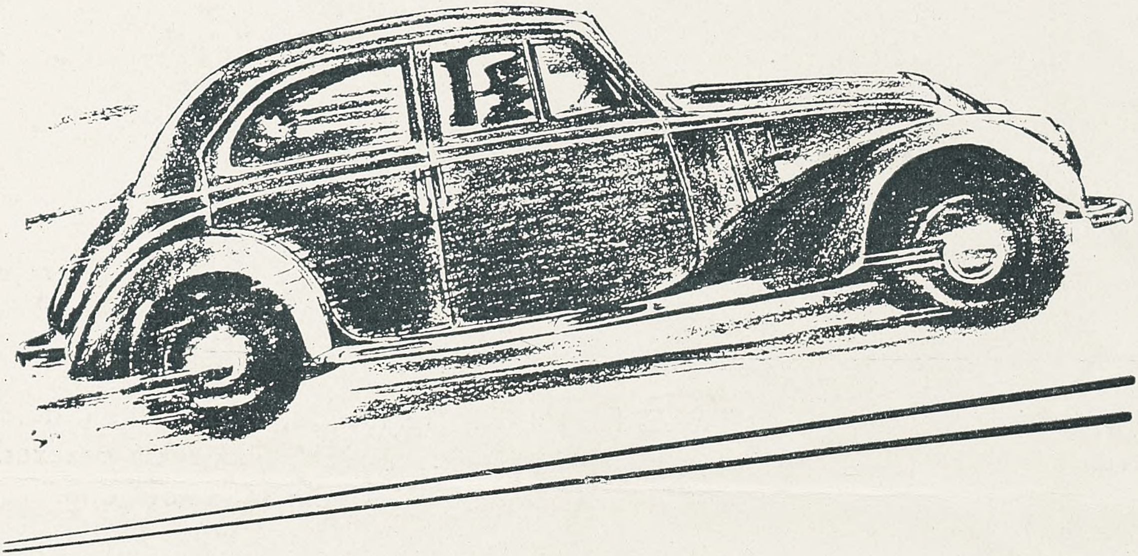
Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Kredytowa 5.
Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu, tel. 207-04, P. K. O. konto Nr. 12563.
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca.

Cena pojedyńczego egzemplarza miesięcznika „Touring" 50 gr.
Prenumerata: rocznie zł. 6.—, półrocznie zł. 3.00.
Członkowie Polskiego Touring Klubu otrzymują „Touring" bezpłatnie.

Wydawca: Polski Touring Klub. **Redaktor:** Józef Michalikowski, Sekr. Gen. Zarz. Gł. Polskiego Touring Klubu

Zakł. Graf. „Polska Zjednoczona", Warszawa, Nowolipie 2. Tel. 11-40-45.

1500 FIAT



RALLY MONTE CARLO

W kategorji wozów do 1500 ccm.

Pierwsze miejsce w 1936 r. zajęli startując z Aten pp. Cozma i Martinek na **508 FIAT.**

Pierwsze miejsce w 1937 r. zajął startując z Palermo p. Villoresi na **1500 FIAT.**

Ta regularność zwycięstw jest znamienna dla przysłowiowej jakości samochodów **Fiat.**

POLSKI FIAT S. A. Warszawa

ODDZIAŁY, PRZEDSTAWICIELSTWA I OBSŁUGA WE WSZYSTKICH WIĘKSZYCH MIASTACH POLSKI